



## MAVİ UYGARLIK Türkiye Denizcileşmelidir

Kategori: Siyaset ve Tarih



### Yazar Hakkında Bilgi



Cem Gürdeniz 24 Mart 1958'de İstanbul'da doğmuş Türk deniz subayı, amiral ve yazardır. Deniz Harp Okulu'nu bitirmiş, ABD Naval Postgraduate School'da ve Brüksel ULB'de yüksek lisans yapmıştır. 2011'de Balyoz davasında tutuklanmış, 2014'te Anayasa Mahkemesi'nin yeniden yargılama kararıyla serbest kalmıştır.

Eserlerinde en sık işlediği tema Türkiye'nin deniz jeopolitiği, Mavi Vatan, deniz gücü, bağımsızlık ve denizcileşme zorunluluğudur.

### Kitabın Konusu ve Ana Fikri



#### Kitabın Konusu

*Mavi Uygarlık: Türkiye Denizcileşmelidir* kitabının konusu denizcilik, Türkiye'nin deniz tarihi ve deniz gücü olması için yapması gerekenlerdir.

#### Kitabın Ana Fikri

Kitap, Türkiye'nin kara merkezli düşünme alışkanlığına karşı çıkar ve şu tezi savunur: Devlet denizciliği ulusal stratejik hedef haline getirirse, halk da denizcileşir; böylece Türkiye daha zengin, daha güvenli, daha özgür, daha çağdaş ve daha bağımsız bir ülkeye dönüşebilir. Yazarın "uluslar denizci doğmaz, denizci olurlar; onları denizci yapan devlettir" düşüncesi kitabın omurgasını oluşturur.



Cem Gürdeniz'in **Mavi Uygarlık** vizyonu, denizi Türkiye için yalnızca coğrafi alan değil, beka, kalkınma ve toplumsal dönüşüm merkezi olarak görür. Türkiye'nin deniz körlüğünden kurtulup **Mavi Vatan** idealini askerî, ekonomik ve kültürel boyutlarıyla benimsemesi gerektiğini savunur.

Kitabın ilk bölümünde denizcilik gücünün ne olduğu, ikinci bölümünde büyük denizci devletlerin nasıl yükseldiği, üçüncü bölümünde Türklerin denizle tarihsel ilişkisinin neden yer yer kesintiye uğradığı, son bölümünde ise Türkiye'nin denizcileşmek için yapması gerekenler anlatılmıştır.

### **Birinci Bölüm: Denizcilik Gücü ve Denizlerin Önemi**

Deniz yalnızca coğrafi bir unsur ya da ulaşım alanı değil, insanlık tarihini, devletlerin yükselişini, ticareti, teknolojiyi, savaşları, sömürgeciliği ve uygarlıkların kaderini belirleyen temel güç alanıdır.

İnsanlar önce tatlı su kaynaklarına, akarsulara ve göllere yönelmiş; bu alanları içme, beslenme ve yerleşme için kullanmıştır. Bu yüzden ilk büyük uygarlıkların Nil, Dicle, Fırat, İndus, Sarı Nehir gibi su havzalarında ortaya çıkması tesadüf değildir. Fakat deniz, tatlı sudan farklıdır: içilemez, korkutucudur, değişkendir ve insan için ilk bakışta güvenli değildir. Buna rağmen insan, denizi önce balık ve diğer canlılar sayesinde bir besin kaynağı olarak keşfetmiş, sonra giderek daha uzaklara açılmıştır. Yazar burada denizciliğin temelinde insanın hayatta kalma, beslenme, keşfetme ve ulaşma arzusunun bulunduğunu anlatır. Yani denizcilik, romantik bir macera değil, insanlığın ihtiyaçlarından doğmuş büyük bir tarihsel dönüşümdür.

Denizin insanlık tarihindeki asıl dönüştürücü gücü ticaretle ortaya çıkmıştır. İnsan avcı-toplayıcı dönemden tarıma geçip artı ürün üretmeye başlayınca, bu ürünlerin taşınması ve takası önemli hale gelir. Kara ulaşımı sınırlı, yavaş ve pahalıdır; su yolları ise büyük miktarda yükü daha kolay taşıma imkânı verir. Bu yüzden nehirlerden başlayan ulaşım zamanla denizlere açılır. Fenikeliler, Akdeniz'de ticaret ağları kurarak tarihin en erken denizci toplumlarından biri olmuş; Yunanlar ve Romalılar ise deniz ticaretini siyasal ve askerî güçle birleştirmiştir. Diğer taraftan ticaret büyüdükçe korunması gereken zenginlik de büyür; zenginlik deniz üzerinden taşındıkça, deniz yollarını koruma ihtiyacı doğar; bu ihtiyaç da savaş gemilerini ve donanmaları ortaya çıkarır. Yani donanma, yalnızca savaşın değil, ticaretin ve ekonomik çıkarların güvenliğini sağlama zorunluluğunun bir sonucudur.

Deniz ticareti aynı zamanda jeopolitiği de şekillendirir. Limanlar, tersaneler, korunaklı koylar, rüzgârlar, akıntılar ve deniz geçitleri devletler için stratejik değer kazanır. Akdeniz'in tarih boyunca bu kadar önemli olmasının nedeni de budur. Akdeniz yalnızca bir su kütlesi değil, ticaretin, göçlerin, istilaların, kültür alışverişinin ve savaşların merkezidir. Deniz üzerinde

taşınan zenginlik, devletlerarası mücadeleyi, korsanlığı, deniz haydutluğunu ve donanma savaşlarını doğurur. Bu nedenle deniz, hem refahın hem de çatışmanın alanıdır.

Yazara göre on beşinci yüzyıldaki keşifler, Avrupalıların kendi ticari ve sömürgeci çıkarları doğrultusunda yaptığı açılımlardır. Pek çok bölge Avrupalılardan önce başka uygarlıklar tarafından bilinmekteydi. Fakat Avrupa açısından asıl mesele Doğu'nun baharat, ipek, koku, değerli taş ve zenginliklerine ulaşmaktı. İpek ve baharat yollarının Müslüman güçlerin kontrolünde olması, Portekiz ve İspanya gibi devletleri denizden yeni rotalar aramaya itti. Gürdeniz burada baharatın o dönemdeki ekonomik değerini bugünün petrolüne benzetir. Vasco da Gama'nın Hindistan'a ulaşması, Kolomb'un batıya açılması, Macellan'ın dünya çevresindeki seferi bu büyük ekonomik arayışın parçalarıdır. Coğrafi keşifleri doğuran şey sadece merak değil; ticaret, zenginlik, güç ve rekabettir. Deniz, bu süreçte dünyayı küreselleştiren ilk büyük ortam olmuştur.

Deniz gücü ile sömürgecilik arasında da yakın ilişki vardır. Tarih boyunca büyük imparatorluklar, denizlerde egemenlik kurduklarında güçlerinin zirvesine çıkmış; denizlerde gerilediklerinde ise çöküş sürecine girmiştir. Deniz, devletlere hammadde kaynaklarına ulaşma, pazarları kontrol etme, ticaret yollarını güvenceye alma, askeri güç intikal ettirme ve sömürgelerden anavatana zenginlik taşıma imkânı vermiştir. Bu nedenle donanmalar, özellikle on yedinci yüzyıldan itibaren Avrupa sömürgeciliğinin; yirminci yüzyıldan itibaren de modern emperyalizmin en önemli araçlarından biri haline gelmiştir.

Bu bölümde Mahan'ın deniz gücü teorisi de önemli yer tutar. Mahan'a göre bir devlet zenginleşmek için üretmeli, fazla üretimini dışarı satmalı, bunu deniz ticaret filosuyla taşımalı ve bu deniz ulaştırmasını donanmayla korumalıdır. Ayrıca donanmayı destekleyecek üsler ve denizaşırı varlıklar gerekir. Bu sistem kurulduğunda devlet dünya çapında güç ve egemenlik kazanır. Gürdeniz bu çerçeveyi Türkiye açısından da önemli görür; çünkü dış ticareti olan, enerji ve hammaddeye ihtiyaç duyan, kıyıları ve deniz yetki alanları bulunan bir ülke deniz gücünü ihmal edemez.

Yazar kitapta iki kavrama dikkat çeker: **denizcilik gücü** ve **deniz gücü**. Denizcilik gücü çok geniş bir kavramdır; savaş gemilerinden balıkçı teknelerine, tersane işçilerinden deniz şairlerine, limanlardan su sporlarına, deniz hukukundan deniz kültürüne kadar denizle ilgili maddi ve manevi bütün unsurları kapsar. Deniz gücü ise daha dar anlamda donanma, sahil güvenlik, deniz ticaret filosu ve bunları destekleyen kıyı altyapısını ifade eder. Bu ayrım çok önemlidir; çünkü bir ülkenin gerçek anlamda denizci olması sadece güçlü donanmaya sahip olmasıyla ölçülemez. Donanma çok önemlidir, hatta denizcilik gücünün lokomotifidir; fakat liman, ticaret filosu, tersane, balıkçılık, deniz turizmi, çevre bilinci, deniz eğitimi ve halkın deniz kültürü olmadan tam bir "mavi uygarlık" kurulamaz.

Yazara göre denizi kullanmanın dört temel hedefi vardır. İlk üç hedefi eşya ve insan nakliyatı, askeri/diplomatik güç geçişi ve deniz kaynaklarının kullanılmasıdır. Yazar buna dördüncü olarak "mutluluk" hedefini ekler. Bu ekleme çok anlamlıdır; çünkü yazar için deniz sadece ekonomik ve askeri bir araç değil, insanın yaşam kalitesini, kültürünü ve özgürlük duygusunu da etkileyen bir alandır. Deniz turizmi, yelken, yüzme, kürek, amatör denizcilik ve deniz kültürü bu yüzden denizcileşmenin ayrılmaz parçasıdır.

Bölümün ana mesajı şudur: Denizleri kullanan devletler zenginleşmiş, ticaretlerini büyütmüş, teknolojilerini geliştirmiş, donanmalarını güçlendirmiş ve dünya siyasetinde belirleyici hale gelmiştir. Denizlerden uzak kalan ya da denizi yalnızca kıyı manzarası olarak gören toplumlar ise tarihsel fırsatları kaçırmıştır. Bu yüzden Türkiye'nin denizcileşmesi, basit bir sektör politikası değil; ekonomik, askeri, kültürel, teknolojik ve uygarlık düzeyinde stratejik bir zorunluluktur.

## İkinci Bölüm: Denizci Devletlerin Denizcileşme Süreçleri

İkinci bölümde Cem Gürdeniz, tarihte denizci devlet haline gelen ülkelerin bunu nasıl başardığını incelemektedir.

Bölümün ilk önemli örneği **Portekiz**dir. Portekiz, küçük bir ülkenin büyük bir deniz stratejisiyle nasıl küresel ölçekte etkili olabileceğini gösteren çarpıcı bir örnektir. Portekiz'in coğrafyası, onu Atlantik'e açılmaya zorlamıştır. Avrupa'nın batı ucunda, karasal genişleme imkânı sınırlı olan bu ülke, gücünü denizde aramıştır.

Portekizliler Afrika kıyılarını adım adım keşfetmiş, Ümit Burnu'nu dolaşmış ve Hindistan yoluna ulaşmıştır. Bu süreç yalnızca coğrafi keşif değildir; Avrupa'nın baharat, ipek, altın ve doğu zenginliklerine denizden ulaşma hamlesidir. Portekiz'in başarısı, devletin denizi stratejik hedef haline getirmesiyle ilgilidir. Ancak Portekiz'in zayıf yanı; nüfusunun ve ekonomik kapasitesinin, kurduğu geniş deniz imparatorluğunu uzun süre taşıyamamasıdır. Bu nedenle Portekiz örneği iki ders verir: Denizcilik küçük devletleri bile büyütebilir; fakat deniz gücü sürdürülebilir ekonomik ve kurumsal taban gerektirir.

İkinci örnek **İspanya**dır. İspanya, özellikle Amerika kıtasının keşfi ve sömürgeleştirilmesiyle büyük bir denizaşırı imparatorluğa dönüşmüştür. Kolomb'un seferiyle başlayan süreç, İspanya'ya muazzam miktarda altın, gümüş ve sömürge geliri sağlamıştır. İspanya büyük servet elde etmiş, fakat bu serveti her zaman üretken sermayeye, kalıcı sanayiye, güçlü ticaret filosuna ve sürdürülebilir denizcilik kurumlarına dönüştürememiştir. İspanyol deniz gücü belirli dönemlerde çok etkili olsa da İngiltere ve Hollanda gibi rakipler karşısında zamanla gerilemiştir. İspanya'dan çıkarılması gereken ders şudur: Denizden zenginlik taşımak tek başına yetmez; o zenginliği donanma, tersane, ticaret sistemi, bilim, teknoloji ve denizci insan gücüyle desteklemek gerekir.

Üçüncü örnek **Hollanda**, deniz ticareti ve taşımacılık gücü sayesinde küçük yüzölçümüne rağmen Avrupa'nın önemli güçlerinden biri haline gelmiştir. Denizle iç içe coğrafyası, güçlü ticaret filosu, gelişmiş limanları, gemi yapımı, finans ve sigortacılık sistemi bu yükselişin temelini oluşturmuştur. Hollanda'nın başarısı askerî fetihlerden çok ticaret, nakliye ve sermaye birikimine dayanmıştır. Ticaret filosunun büyüklüğü İngiltere'yi rahatsız etmiş, bu yüzden 1651'de Navigation Act gibi korumacı yasalar çıkarılmıştır. Ancak Hollanda, zamanla İngiltere ve Fransa gibi daha büyük kaynaklara sahip rakipler karşısında üstünlüğünü kaybetmiştir.

Dördüncü örnek **Fransa**dır. Fransa denizcilik yarışına İngiltere ve Hollanda'ya göre daha geç ve daha kararsız biçimde girmiştir. Fransa büyük bir kara gücüdür; Avrupa kıtasındaki savaşlar, sınırlar ve kara ordusu Fransız devlet aklında uzun süre belirleyici olmuştur. Buna

rağmen Fransa, özellikle Kuzey Amerika, Karayipler ve Afrika'da sömürge girişimlerinde bulunmuş, deniz aşırı alanlara yönelmiştir. Jacques Cartier'in St. Lawrence Körfezi'ne gönderilmesi gibi keşifler, Fransa'nın denizci rekabete katılma isteğini gösterir. Fakat Fransa'nın temel sorunu, kara gücü ile deniz gücü arasında sürekli bir öncelik çatışması yaşamasıdır. XIV. Louis döneminde Fransa güçlü bir donanma kurmuş ve bir dönem denizlerde ciddi üstünlük sağlamıştır. Ancak 1692 La Hogue Deniz Savaşı gibi yenilgiler ve İngiliz Hollanda rekabeti, Fransa'nın denizlerde kalıcı hegemonya kurmasını zorlaştırmıştır. Fransa üzerinden alınacak ders şudur: Büyük kara gücü olmak, deniz gücü olmayı otomatik olarak sağlamaz. Devletin stratejik odağı karaya sıkışırsa, denizcilik atılımları süreklilik kazanamaz.

Beşinci ve en önemli örneklerden biri **İngiltere**dir. İngiltere, modern denizci devletin en başarılı tarihsel modelidir. İngiltere'nin ada devleti olması, onu denizi hem savunma hattı hem ticaret yolu hem de imparatorluk alanı olarak düşünmeye zorlamıştır. İngiliz denizciliği balıkçılık, korsanlık, ticaret, gemi inşa ve devlet destekli deniz politikalarıyla gelişmiştir. Zamanla İngiltere, donanmasını yalnızca savaş aracı olarak değil, ticaretin ve sömürge sisteminin koruyucusu olarak kullanmıştır. 1600'de kurulan Doğu Hindistan Şirketi, Bank of England, sigortacılık, limanlar, tersaneler ve Navigation Act gibi düzenlemeler İngiliz deniz gücünü ekonomik sistemle bütünleştirmiştir. İngiltere için deniz, yalnızca askerî alan değildir; aynı zamanda sermaye birikiminin, sanayileşmenin, sömürgeciliğin ve küresel ticaretin ana yoludur. Gürdeniz'in İngiltere'den çıkardığı temel sonuç şudur: Denizci devlet olmak için donanma, ticaret filosu, finans sistemi, özel şirketler, hukuk ve devlet politikası aynı yönde çalışmalıdır. İngiltere bunu başardığı için uzun süre "denizlerin hâkimi" olmuştur.

Altıncı örnek **Amerika Birleşik Devletleri**dir. ABD, on dokuzuncu yüzyıl sonlarından itibaren Mahan'ın deniz gücü teorisini devlet stratejisine dönüştürerek modern çağın deniz hegemonu haline gelmiştir. Alfred Thayer Mahan'ın görüşüne göre bir devletin dünya gücü

### İngiliz Denizcilik Tarihinde Alınacak Dersler

İngiliz denizcilik başansı sadece askeri bir üstünlük değil, yasalar, bilimsel ilerleme, ticaret odaklı diplomasi ve denizciliğin bir halk kültürü haline gelmesiyle oluşan bütünleşik bir sistemin sonucudur. Bu model, bir ulusun denizcileşme sürecindeki temel yapı taşlarını sunar.

### Toplumsal ve Kültürel Miras



#### Devlet ve Halkın Karakter Bütünlüğü

Denizcilik sadece bir devlet politikası değil, halkın girişimi ve karakteriyle şekillenmiştir.

### Stratejik ve Kurumsal Yapı



#### Navigation Act (1651)

Ticari malların sadece kendi gemileriyle taşınmasını zorunlu kılarak yerli denizciliği korumuşlardır.

### Yaşayan Denizcilik Mirası



#### Yaşayan Denizcilik Mirası

Ülkede bulunan 250 deniz müzesi ve 450 müze-gemi ile toplumsal hafıza korunmaktadır.

### Güç Üçgeni: Ticaret-Donanma-Diplomasi



Ticari zenginlik donanmayı, donanma ise siyasi ve diplomatik hedefleri destekleyen bir araçtır.

### Amatör Denizcilik Yaygınlığı



İngiltere'de her 112 kişiye bir tekne düşerek denizcilik bir yaşam tarzı olmuştur.

### Bilimsel ve Teknik Öncülük



Kronometrenin icadı ve hassas haritaçılık çalışmalarıyla okyanuslarda güvenli ve kesin seyir sağlanmıştır.

olabilmesi için üretim fazlasını dış pazarlara taşıması, deniz ticaret yollarını koruması, güçlü donanma kurması ve denizaşırı üsler edinmesi gerekir. ABD, özellikle Theodore Roosevelt döneminden itibaren bu anlayışı benimsemiş; donanmasını büyütmüş, Pasifik ve Atlantik'te etki alanlarını genişletmiş, deniz aşırı üsler kurmuş ve yirminci yüzyılda İngiltere'den küresel deniz üstünlüğünü devralmıştır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sonrasında ABD, dünya ticaret yollarını, enerji geçiş güzergâhlarını, okyanusları ve kritik boğazları kontrol eden başat deniz gücü olmuştur. ABD örneğinden çıkarılacak sonuç açıktır: Modern dünyada küresel güç olmak isteyen devlet, yalnızca kara ordusuyla yetinemez; okyanuslara erişen, ticareti koruyan, teknoloji üreten, deniz stratejisi geliştiren ve donanmasını diplomatik güç unsuru olarak kullanan bir yapıya sahip olmalıdır.

Bu devletlerin hepsinde **ticaret, donanma, teknoloji, sermaye, limanlar, gemi inşası, hukuk ve devlet iradesi** ortak alanlardır. Portekiz keşif ve rota bulma iradesiyle; İspanya sömürge zenginliğiyle; Hollanda ticaret filosu ve finansal örgütlenmeyle; Fransa geç ama güçlü devlet hamleleriyle; İngiltere deniz stratejisini ulusal varoluş meselesine dönüştürmesiyle; ABD ise Mahan çizgisinde modern okyanus hâkimiyeti kurmasıyla öne çıkar.

Denizcileşme kader değil tercihtir. Bir ülke coğrafyasını, ekonomisini, kültürünü ve güvenlik politikasını deniz merkezli kurarsa denizci devlet olur. Kurmazsa, kıyıları olsa bile gerçek anlamda denizci olamaz.

Ayrıca denizcileşme yalnızca donanma yapmak değildir; fakat donanma bu sürecin lokomotifidir. Denizci devletler, ticaret yollarını korumak, deniz aşırı çıkarlarını savunmak, hammaddeye ve pazarlara ulaşmak, sömürge veya etki alanı kurmak, küresel sistemde söz sahibi olmak için denizi kullanmışlardır. Türkiye sömürgeci bir model izlemek zorunda değildir; fakat denizci devletlerin tarihinden stratejik akıl, kurumsallaşma, deniz ticareti, limancılık, tersanecilik, deniz hukuku ve toplumun denizle bütünleşmesi gibi dersler çıkarmak zorundadır.

Portekiz, İspanya, Hollanda, Fransa, İngiltere ve ABD gibi ülkeler farklı dönemlerde denizleri kullanarak güçlenmişse, Türkiye de kendi coğrafyasının denizci potansiyelini bilinçli politikalarla harekete geçirebilir.

### **Üçüncü Bölüm: Tarihsel Arka Plan, Türkler ve Deniz**

Türkler denize kapalı bir toplum olduğu için değil; devlet, deniz ticaretini, deniz kültürünü ve deniz jeopolitiğini sistemli biçimde geliştirmede için denizcileşememiştir.

Ancak bunu "Türkler denizci olamaz" gibi değişmez bir hükme bağlamak hatalıdır. Türkler denizciliğe geç yönlendirilmiş, denize dair kurumları süreklilik kazanamamış, ticaret denizciliği ihmal edilmiş ve halkın denizle bağ kurması için gerekli ekonomik-kültürel fırsatlar yaratılmamıştır.

Türkler Anadolu'ya yerleştiklerinde üç tarafı denizle çevrili bir coğrafyaya gelmişlerdir. Bu coğrafya, tarih boyunca Hititlerden İyonlara, Bizans'tan Venedik ve Ceneviz varlığına kadar birçok denizci kültürün izlerini taşır. Yani Anadolu, denizcilik bakımından çok güçlü bir tarihsel ve coğrafi mirasa sahiptir. Türkler sahillere ulaştıklarında denizle temas etmiş, gemi

kullanmış, donanma kurmuş, deniz savaşları yapmışlardır; fakat bunlar çoğu zaman kesintili, askerî ve dönemsel kalmıştır.

Çaka Bey, Türklerin Anadolu'daki erken denizcilik tarihinde öncü bir isim olarak görülür. Malazgirt'ten on yıl sonra, Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak da kabul edilen 1081 yılında toplam 50 parçadan oluşan ilk Türk Donanması'nı İzmir'de kurmuştur. Çaka Beyin İzmir ve çevresinde deniz gücü oluşturarak Ege'de faaliyet göstermesi, Türklerin denize bütünüyle yabancı olmadığını gösterir.

Erken dönemde görülen bu denizci atılım, kuşaklar boyunca devam eden bir deniz uygarlığına dönüşmemiştir. Selçuklu döneminde de özellikle Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında limanlar ve tersaneler kurulmuş; denizcilik faaliyetleri gelişmiştir. Alanya, Sinop gibi merkezler bu açıdan önemlidir. Ancak Selçuklular da uzun vadede kara merkezli devlet refleksinden kopamamış, denizi ekonomik, kültürel ve stratejik bütünlük içinde devletin ana eksenine yerleştirememiştir.

Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu, belirli dönemlerde çok güçlü donanmalara sahip olmuş ve Akdeniz'de büyük başarılar kazanmıştır. Özellikle **Barbaros Hayreddin Paşa** dönemi, Osmanlı denizciliğinin zirvesi olarak görülür. Preveze Deniz Zaferi, Akdeniz'de Osmanlı üstünlüğünü simgeleyen en önemli olaylardan biridir. Barbaros'un deniz stratejisi, yalnızca korsanlık ya da ganimet faaliyeti değildir; Akdeniz'de güç dengelerini kavrayan, deniz yollarının önemini bilen ve donanmayı imparatorluk siyasetiyle ilişkilendiren bir akıl taşıdır. Fakat Barbaros gibi güçlü figürlerin başarıları, Osmanlı'da kalıcı bir denizci toplum, güçlü bir ticaret filosu, yerli denizci burjuvazi, yaygın deniz kültürü ve sürdürülebilir denizcilik kurumları yaratmaya yetmemiştir. Başarılar daha çok askerî düzeyde kalmış, halkın ve ekonominin denizcileşmesine dönüşmemiştir.

Osmanlı'nın denizcilik meselesindeki en büyük eksikliklerinden biri **ticaret denizciliğinin ihmal edilmesidir**. Dünya denizci devletleri önce balıkçılık, kıyı ticareti, deniz taşımacılığı, limancılık ve ticaret filosu üzerinden denizci insan gücü yaratmış, sonra donanmalarını bu toplumsal ve ekonomik tabanın üzerine inşa etmişlerdir. Osmanlı'da ise çoğu zaman süreç tersine işlemiştir: Devlet ihtiyaç duyduğunda donanma kurmuş, savaş gemisi yaptırmış, denizde askerî güç göstermiş; fakat bunu besleyecek yaygın ticaret denizciliği, yerli armatörlük, denizci sınıf ve kurumsal hafıza yeterince oluşmamıştır. Gürdeniz'in ifadesiyle Türkler pek çok sahilde önce balıkçılık ve ticaret denizciliğiyle denizciliği öğrenmek yerine, doğrudan korsanlık ve donanma aşamasına geçmiş; bu yüzden denizcilik halkın günlük geçim, meslek ve kültür dünyasına derinlemesine yerleşmemiştir.

Ayrıca Türklerin denizcilik kültürünün gelişmesinin önündeki diğer bir sorun alanı **kapitülasyonlar** olmuştur. Osmanlı Devleti, yabancı devletlere verdiği ticari ayrıcalıklar nedeniyle deniz ticaretinde kendi halkını ve kendi bayrağını güçlendirecek imkânları büyük ölçüde kullanamamıştır. Dış taşımacılıkta gemi acentelerinin yabancıların elinde olması, Osmanlı'nın kendi gümrük tarifelerini serbestçe belirleyememesi, Karadeniz'de 1739 Belgrad Antlaşması sonrasında Ruslara ticaret hakkı verilmesi ve 1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Antlaşması'yla Osmanlı limanlarının yabancı gemilere daha da açılması, Türk ticaret denizciliğinin gelişmesini engelleyen başlıca nedenlerdir. 1830'da Yunanistan'ın

bağımsızlığından sonra Rum denizci kaynağının kaybedilmesi, aslında Karadenizliler başta olmak üzere Türk uyrukluların denizci insan gücü haline gelmesi için fırsat yaratabilirdi; fakat 1838 Antlaşması ve yabancı rekabeti bu imkânı zayıflatmıştır. Yazar bu süreci açıkça “deniz körlüğü” ve öngörüsüzlük olarak değerlendirir.

Osmanlı genişleme mantığı, askeri örgütlenmesi, vergi düzeni ve siyasi öncelikleri bakımından ağırlıklı olarak kara merkezli bir imparatorluktur. Balkanlar, Anadolu, Ortadoğu ve Kafkasya hattındaki kara mücadeleleri, devlet aklını sürekli karaya bağlamıştır. Bu nedenle deniz, zaman zaman hayati olsa da kalıcı stratejik merkez haline gelememiştir. Osmanlı denizlerde büyük başarılar kazandığı dönemlerde bile okyanuslara açılma, denizaşırı üsler kurma, uzak deniz ticaret ağları oluşturma ve dünya ticaret sisteminde başat aktör olma konusunda Portekiz, Hollanda veya İngiltere gibi davranmamıştır. Hint Okyanusu’nda ve Kızıldeniz’de bazı girişimler olmuş, Osmanlı deniz gücü Akdeniz’in dışına da taşmıştır; fakat bunlar uzun vadeli okyanus stratejisine dönüşmemiştir. Böylece Osmanlı, Akdeniz’de güçlü olduğu dönemlerde bile yeni dünya denizcilik düzeninin merkezine yerleşememiştir.

On sekiz ve on dokuzuncu yüzyıllarda Avrupa’da deniz teknolojisi hızla değişirken Osmanlı, bu dönüşümü takip etmekte zorlanmıştır. Yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş, modern topçuluk, tersane teknolojisi, mühendislik eğitimi, deniz subayı yetiştirme ve bilimsel denizcilik alanlarında kurumsal zayıflıklar yaşanmıştır. Deniz Harp Okulu gibi kurumların ortaya çıkması önemli olsa da, yazarın bakışında bu tür adımlar Osmanlı’nın genel denizcilik açığını kapatmaya yetmemiştir. Donanma zaman zaman güçlendirilmiş, gemiler satın alınmış veya yaptırılmıştır; fakat asıl mesele olan denizci toplum, denizci ekonomi ve denizci devlet aklı yeterince bütünleşmemiştir.

Cumhuriyet döneminde ise özellikle **Atatürk’ün denizcilik vizyonu** olumlu ve kurucu bir unsur olarak öne çıkar. Atatürk, Türkiye’nin üç tarafının denizle çevrili olduğunu, güçlü bir donanmaya sahip olmadan güvenli ve bağımsız kalamayacağını görmüştür. 1924’te TCG Hamidiye ile yaptığı Karadeniz gezisinde donanmanın önemine dair sözleri, Cumhuriyet’in

<b>Türk Denizciliğinin Gelişim Süreci: Çaka Bey’den Mavi Vatan’a</b>	
<b>1081: İlk Türk Donanması ve Ege’ye Açılış</b>  Çaka Bey’in İzmir’de kurduğu 50 parçalık ilk donanma, denizlerdeki Türk hâkimiyetini başlatmıştır.	<b>1453: Kurumsallaşma ve Tersane-i Amire</b>  İstanbul’un fethiyle donanma stratejik bir araç olmuş, kurulan tersane bölgesel güç sağlamıştır.
<b>1538: Preveze Zaferi ve Altın Çağ</b>  Akdeniz’in bir Türk gölü haline gelmesiyle Türk deniz gücü dünya klasmanına taşınmıştır.	<b>1773: Bilimsel Eğitim ve Bahriye Mektebi</b>  Denizciliğin bilimsel temele oturtulması amacıyla bugünkü Deniz Harp Okulu’nun temelleri atılmıştır.
<b>1926: Kabotaj Kanunu ve Ekonomik Bağımsızlık</b>  Denizlerdeki yabancı tekelini sonlandırarak Türk denizciliğinin iktisadi özgürlüğü sağlanmıştır.	<b>2011 ve Sonrası: MILGEM ve Mavi Vatan</b>  İlk milli savaş gemisiyle başlayan süreç, deniz yetki alanlarını kapsayan bir doktrine dönüşmüştür.

denizlere yönelme iradesini gösterir. Atatürk'ün, "Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin, donanması da mühim ve büyük olmak gerektir" yaklaşımı, Cumhuriyet deniz stratejisinin teorik temelidir. Atatürk burada yalnızca savaş gemilerinden söz etmez; donanmayı devletin güvenliği, huzuru ve bağımsızlığı için zorunlu görür.

Cumhuriyet'in denizcilik alanındaki en somut adımlarından biri **Kabotaj Kanunudur**. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk karasularında yolcu ve yük taşıma hakkı Türk bayrağına ve Türk vatandaşlarına verilmiş, yabancı firmaların yüzyıllarca süren ayrıcalıklı konumuna son verilmiştir. Yazar bu kanunu, kapitülasyonlara karşı Cumhuriyet'in mavi uygarlık yönelişinin sembolü olarak görür. 1 Temmuz'un Denizcilik ve Kabotaj Bayramı olarak kutlanması da bu yüzden önemlidir. Bu bayram, Türkiye'nin denizcileşme iradesinin halka mal edilmesi açısından sembolik bir değere sahiptir.

Ancak Cumhuriyet dönemindeki olumlu başlangıçlara rağmen Türkiye tam anlamıyla denizci bir ülkeye dönüşmemiştir. Donanma gelişmiş, denizcilik kurumları kurulmuş, tersaneler ve deniz taşımacılığı alanında adımlar atılmıştır; fakat halkın denizle ilişkisi hâlâ sınırlı kalmıştır. Deniz kültürü edebiyatta, müzikte, halk yaşamında, eğitimde ve sporda yeterince yaygınlaşmamıştır.

Kısaca Türklerin denizcilik tarihinde başarılar, kahramanlar, donanmalar, zaferler ve kurumlar vardır; fakat bunlar kesintisiz bir deniz uygarlığına dönüşmemiştir. Bunun nedeni Türklerin denizci olamayacak bir millet olması değil, devletin tarih boyunca denizcileşmeyi bütüncül bir strateji olarak görmemesidir.

Osmanlı'nın hatası denizi çoğu zaman askerî ihtiyaçla sınırlı görmesi, ticaret denizciliğini yabancılara bırakması ve halkı denize yönlendirmemesidir. Cumhuriyet'in görevi ise bu tarihsel eksikliği tamamlamak, Türkiye'yi yalnızca kıyıları olan bir ülke değil, gerçek anlamda denizci bir millet haline getirmektir.

### **Dördüncü Bölüm: Neredeyiz ve Nasıl Denizcileşmeliyiz?**

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkedir; İstanbul ve Çanakkale Boğazları gibi dünyanın en stratejik geçitlerinden ikisine sahiptir; Karadeniz, Ege, Akdeniz ve Marmara gibi dört farklı deniz havzasıyla temas halindedir; dış ticaretinin büyük bölümü deniz yoluyla yapılır; enerji güvenliği, lojistik bağlantıları, limanları, deniz yetki alanları ve balıkçılık potansiyeli yaşamsal değerdedir. Buna rağmen Türk toplumu denizle gündelik, kültürel ve ekonomik olarak yeterince bütünleşmiş değildir. "Mavi uygarlık" anlayışında deniz, yalnızca tatil mekânı değil; **vatan, ekonomi, güvenlik, bilim, spor, kültür, refah ve gelecek alanıdır**.

"Deniz devleti" olmak ile "denizci devlet" olmak arasında fark vardır. Türkiye coğrafi olarak zaten bir deniz devletidir; çünkü denizlerle çevrilidir, boğazlara sahiptir, deniz ticaret yollarının kesişiminde yer alır. Fakat denizci devlet olmak bundan daha fazlasını gerektirir. Denizci devlet, denizi hayatının merkezine koyan, denizden ekonomik değer üreten, deniz ulaştırmasını geliştiren, limanlarını büyüten, tersanelerini güçlendiren, donanmasını caydırıcı yapan, halkına yüzme öğreten, deniz sporlarını yaygınlaştıran, deniz çevresini koruyan, deniz hukukunda uzmanlaşan ve deniz kültürünü eğitimden sanata kadar her alana taşıyan devlettir. Türkiye'nin hedefi, yalnızca kıyısı olan bir ülke olmaktan çıkıp gerçek anlamda denizci bir ülke haline gelmek olmalıdır.

Uluslar denizci doğmaz, denizci olurlar; onları denizci yapan ise devlettir. Halkın denizden uzak kalmasını yalnızca toplumun ilgisizliğiyle açıklamak yanlışır. İnsanlar, kendilerine fırsat sunulmadığı, eğitim verilmediği, denizcilik ekonomik olarak desteklenmediği, kıyılar halkın kullanımına açılmadığı, su sporları yaygınlaştırılmadığı, deniz kültürü okullara ve medyaya taşınmadığı sürece denize yönelmez. Bu yüzden denizcileşme, bireysel heveslere bırakılmaz; devlet politikası, eğitim politikası, sanayi politikası, ulaşım politikası, savunma politikası ve kültür politikası olarak ele alınmalıdır.

Yazarın denizcileşme programının ilk ayağı **donanma ve güvenlidir**. Donanma denizcilik gücünün lokomotifidir. Türkiye'nin deniz yetki alanlarını, kıta sahanlığını, Mavi Vatan'ını, boğazlarını, deniz ulaştırma yollarını ve enerji çıkarlarını koruyabilmesi için güçlü, modern, caydırıcı ve yerli sanayi ile desteklenen bir donanmaya ihtiyacı vardır. Ancak burada donanma yalnızca savaş zamanı kullanılacak bir araç değildir. Barış döneminde de donanma diplomatik

güçtür; bayrak gösterir, krizleri caydırır, deniz ticaret yollarının güvenliğine katkı verir, arama kurtarma faaliyetlerinde rol alır ve ülkenin denizlerdeki varlığını görünür kılar.

İkinci büyük ayak **deniz ticaret filosu, limanlar ve lojistik**dir. Türkiye dış ticaretini büyük ölçüde denizler üzerinden yapmasına rağmen, bu taşımacılığın ne kadarının Türk bayraklı gemilerle yapıldığı ve Türkiye'nin küresel deniz taşımacılığında ne kadar pay aldığı belirleyici bir sorundur. Türkiye'nin kendi dış ticaret yükünü mümkün olduğunca kendi denizcilik unsurlarıyla taşıması yalnızca ekonomik kazanç anlamına gelmez; aynı zamanda stratejik bağımsızlık anlamına gelir. Limanlar ise sıradan yükleme-boşaltma alanları olarak değil, Avrasya ticaret ağının merkezleri olarak düşünölmelidir. Türkiye'nin büyük limanları, demiryolu, karayolu, havayolu ve iç su yollarıyla bağlantılı intermodal lojistik merkezlere dönüştürölmelidir.

Üçüncü ayak **tersaneler ve gemi inşa sanayi**dir. Denizci bir devlet, gemisini yalnızca satın alan değil, tasarlayan, inşa eden, bakımını yapan, teknolojisini geliştiren ve ihraç eden devlettir. Tersaneler sadece ekonomik işletmeler değildir; aynı zamanda stratejik sanayi merkezleridir. Ticaret gemileri, savaş gemileri, araştırma gemileri, açık deniz platformları, yatlar, balıkçı tekneleri ve su sporları araçları üretmek; denizcileşmenin sanayi boyutudur.



Türkiye'nin gemi inşa kabiliyeti arttıkça hem ekonomiye katma değer sağlanır hem de savunma sanayii bakımından dışa bağımlılık azalır.

Dördüncü alan **balıkçılık ve su ürünleridir**. Türkiye'de kişi başı balık tüketiminin düşük olması önemli bir kültürel ve ekonomik eksiklik. Balıkçılığın bilimsel yöntemlerle desteklenmesi, deniz ekosistemlerinin korunması, avlanma düzeninin sürdürülebilir hale getirilmesi ve su ürünleri tüketiminin artırılması gerekir.

Bu noktada çevre meselesiyle ekonomi iç içedir. Denizleri kirletirsen balıkçılığı bitirirsin; balıkçılık biterse deniz kültürünün halk içindeki en doğal damarlarından biri zayıflar.

Beşinci alan **deniz turizmi ve amatör denizciliğidir**. Denizci toplumun oluşması için halkın denize sadece uzaktan bakmaması, denize dokunması gerekir. Yüzme, yelken, kürek, dalış, amatör tekneçilik, kıyı gezileri, marina kültürü, deniz kampları ve deniz festivalleri bu yüzden önemlidir. Türkiye'nin Bodrum, Marmaris, İstanbul, İzmir, Antalya, Çanakkale, Sinop, Trabzon gibi kıyı merkezleri yalnızca turistik yerler değil, deniz kültürünün üretildiği alanlar olmalıdır.

Altıncı alan **eğitim ve kültürdür**. Türkiye'nin denizcileşmesi okuldan başlamalıdır. Çocuklar yüzme öğrenmeli, deniz tarihi okumalı, deniz coğrafyasını bilmeli, Mavi Vatan kavramını yalnızca slogan olarak değil, hukuki ve ekonomik anlamıyla kavramalıdır. Üniversitelerde deniz hukuku, deniz stratejisi, denizcilik ekonomisi, deniz tarihi ve deniz teknolojileri alanında uzmanlıklar geliştirilmelidir. Denizcilik liseleri, fakülteleri, meslek yüksekokulları ve araştırma merkezleri güçlendirilmelidir.

Yedinci alan **deniz hukuku ve Mavi Vatan bilincidir**. Denizlerin ekonomik ve stratejik değeri arttıkça, deniz yetki alanları da daha önemli hale gelir. Kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, karasuları, arama kurtarma sahaları, boğazlar rejimi, adalar, enerji arama alanları ve deniz dibi kaynakları sadece hukukçuların bildiği teknik konular olarak kalmamalıdır. Toplum bunların vatan kavramıyla ilişkisini anlamalıdır. "Mavi Vatan" bu bölümde sadece askeri bir kavram değil; Türkiye'nin denizlerdeki hak, çıkar ve sorumluluk alanlarının bütünüdür.

Sekizinci alan **deniz çevresinin korunmasıdır**. Yazar, mavi uygarlığın çevre boyutunu ihmal etmez. Denizleri kirleten, kıyıları betonlaştıran, balık stoklarını yok eden, atık su arıtmasını ihmal eden ve kıyı ekosistemlerini bozan bir ülke gerçek anlamda denizci olamaz.

Bu bölümün sonunda yazar bütüncül bir model önerir. Devlet önce denizciliği ulusal stratejik hedef haline getirmelidir. Sonra bu hedef askeri, ekonomik, siyasi, teknolojik, sosyokültürel ve çevresel boyutlara ayrılmalı; her alanda somut politikalar oluşturulmalıdır. Deniz ticaret filosu desteklenmeli, tersanelere teşvik verilmeli, limanlar büyütülmeli, donanma güçlendirilmeli, denizcilik eğitimi yaygınlaştırılmalı, çocuklara yüzme öğretilmeli, deniz sporları desteklenmeli, balıkçılık korunmalı, deniz çevresi temiz tutulmalı ve deniz hukuku uzmanları yetiştirilmelidir. Böyle bir süreçte halkın denize ilgisi artacak, denizden ekmek kazananların sayısı çoğalacak, toplum denizle daha güçlü bağ kuracak ve Türkiye zamanla mavi uygarlık cephesinde yerini alacaktır.

Türkiye'nin denizcileşmesi için önce zihniyet değişmelidir. Deniz, kıyıda duran bir sınır değil, ülkenin dışa açılan ana kapısıdır. Deniz, sadece yazlıkçıların veya askerlerin konusu değil; çiftçinin ihracatını, işçinin tersanedeki emeğini, öğrencinin eğitimini, balıkçının geçimini,

sanayicinin lojistiğini, devletin güvenliğini, çocuğun yüzme bilmesini, kentlerin temizliğini ve ülkenin bağımsızlığını ilgilendiren ortak bir yaşam alanıdır.

Türkiye denizi kaderinin kenarında değil, merkezinde görmedikçe tam anlamıyla güçlü, zengin, özgür ve çağdaş bir ülke olamaz.

Cem Gürdeniz, “**Bitirirken**” bölümünde kitabın ana düşüncesini son kez toplarlar: Türkiye, coğrafyası, tarihi mirası, güvenliği ve ekonomik geleceği gereği denizcileşmek zorundadır. Yazarın temel vurgusu, denizin yalnızca kıyı, tatil, manzara ya da donanma meselesi olmadığıdır. Deniz; vatan, refah, ticaret, kültür, bilim, spor, çevre ve bağımsızlık alanıdır. Bu yüzden Türkiye'nin denizle ilişkisi parçalı değil, bütüncül olmalıdır.

Yazara göre, Türkiye'nin geçmişteki en büyük eksikliği, denizciliği devlet ve toplum hayatının merkezine yerleştirememesidir. Osmanlı dönemindeki deniz başarıları kalıcı bir deniz uygarlığına dönüşmemiş, Cumhuriyet dönemindeki önemli adımlar ise halkın tamamını denizle bütünleştirecek seviyeye ulaşamamıştır. Bu nedenle yazar, denizcileşmenin yalnızca Deniz Kuvvetleri'nin ya da denizcilik sektörünün görevi olmadığını söyler; devletin, eğitim sisteminin, yerel yönetimlerin, özel sektörün ve halkın birlikte hareket etmesi gerektiğini savunur.

Önce devlet denizci olacak, sonra halk denizcileşecektir. Çocuklara yüzme öğretmek, deniz kültürünü okullara taşımak, limanları geliştirmek, tersaneleri desteklemek, ticaret filosunu büyütme, balıkçılığı korumak, deniz çevresini temiz tutmak ve **Mavi Vatan** bilincini yaymak bu dönüşümün parçalarıdır.

Yazar, Türkiye'nin bunu başarabilecek potansiyele sahip olduğunu düşünür. Son çağrısı, Anadolu insanının denize yönlendirilirse daha güçlü, daha zengin, daha özgür ve daha uygar bir geleceğe ulaşacağıdır.

## Mavi Uygarlık - Temel Çıkarımlar



### **1. Türkiye coğrafi olarak bir deniz devletidir ama zihinsel ve kurumsal olarak yeterince denizci değildir.**

8333 kilometrelik kıyı, boğazlar, Karadeniz, Ege, Akdeniz, Marmara, adalar, limanlar ve deniz yetki alanları Türkiye'ye büyük bir avantaj verir. Fakat bu avantaj bilinçli politika olmadan değere dönüşmez.

### **2. Denizcilik yalnızca donanma değildir.**

Donanma çok önemlidir ve yazar onu denizcilik gücünün lokomotifi sayar; fakat gerçek mavi uygarlık ticaret filosu, tersane, balıkçılık, deniz turizmi, eğitim, hukuk, spor, kültür ve çevreyle birlikte kurulur. Bu yüzden denizcilik, sadece Deniz Kuvvetleri'nin değil, bütün devletin ve toplumun meselesidir.

### **3. Uluslar denizci doğmaz, denizci yapılır.**

Denizcilik ırksal veya doğuştan gelen bir özellik değildir. Portekiz, İspanya, Hollanda, İngiltere ve ABD örneklerinden çıkan ders şudur: Devlet vizyonu, ekonomik çıkar, kurumsallaşma ve eğitim birleşirse toplum denizcileşir. Bu, “Türkler denizci olamaz” düşüncesine verilmiş en net cevaptır.

### **4. Deniz gücü olmayan devlet, küresel ve bölgesel güç olamaz.**

Tarih boyunca ticaret yollarını, hammadde akışını, sömürgeleri, limanları ve deniz ulaştırmasını kontrol eden devletlerin dünya siyasetinde öne çıktığını gösterir. Günümüzde enerji kaynakları, deniz yetki alanları, deniz dibi madenleri, deniz ticaret yolları ve lojistik ağlar bu önemi daha da artırmıştır.

### **5. Türkiye'nin gelecekteki refahı, güvenliği ve bağımsızlığı denizcileşmesine bağlıdır.**

Bu sadece askeri bir iddia değildir. Denizcileşme Türkiye'ye daha fazla ticaret geliri, daha güçlü lojistik konum, daha gelişmiş sanayi, daha sağlıklı beslenme, daha yaygın spor kültürü, daha temiz çevre, daha güçlü dış politika ve daha bilinçli vatandaşlık kazandırabilir.